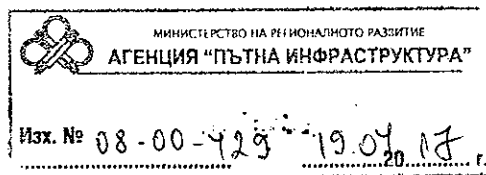




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО
Г-Н ТРАЙКО МЛАДЕНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА КОСТИНБРОД
гр. КОСТИНБРОД П.К. 2230, УЛ. ОХРИД" № 1



Г-Н БОРИСЛАВ БОРИСОВ
КМЕТ НА С. ПЕТЪРЧ, ОБЩИНА КОСТИНБРОД
с. ПЕТЪРЧ П.К. 2234

Г-Н ГЕОРГИ ДИМОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА БОЖУРИЩЕ
гр. БОЖУРИЩЕ П.К. 2227, БУЛ."ЕВРОПА" № 85

Г-ЖА БОЙКА АСЕНОВА
КМЕТ НА С. ПРОЛЕША, ОБЩИНА БОЖУРИЩЕ
с. ПРОЛЕША П.К. 2228, ул. ХРИСТО БОТЕВ"

Г-Н ВАЛЕРИЙ ГЕОРГИЕВ
КМЕТ НА С. ХЕРАКОВО, ОБЩИНА БОЖУРИЩЕ
с. ХЕРАКОВО П.К. 2211

Г-Н ГЕОРГИ ЕВТИМОВ
КМЕТ НА с. ХРАБЪРСКО, ОБЩИНА БОЖУРИЩЕ
с. ХРАБЪРСКО 2224, ул. ЛИПА" № 4

Г-Н МЛАДЕН МЛАДЕНОВ
КМЕТ НА РАЙОН „ВРЪБНИЦА“
СОФИЯ, П.К. 1229, Ж.К. НАДЕЖДА 3,
бул. ХАН КУБРАТ, БЛ. 328, ВХ. Б

Г-Н ЙОРДАН ЙОРДАНОВ
КМЕТ НА с. ВОЛУЯК, РАЙОН ВРЪБНИЦА
с.ВОЛУЯК,П.К.1346,ул."ЗОРНИЦА" №43

Г-Н ИВАЙЛО ИВАНОВ
КМЕТ НА С. МРАМОР, ОБЩИНА ВРЪБНИЦА
с. МРАМОР 1261, ул. „ПЛ. ИВАН РИЛСКИ“ № 1

Относно: *Обект „Път I-8 „Калотина – Софийски околновръстен път (СОП)“
участък от км 32+447,20 до км 48+611,93“.*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО/ГОСПОДИНЕ,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и

реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, Ви уведомяваме за инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

**Обект „Път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път (СОП)“
участък от км 32+447,20 до км 48+611,93“.**

Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84
лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

1. Резюме на предложението:

Инвестиционното предложение на АПИ за обект „Модернизация на Път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път (СОП)“ в участък от км 1+000 до км 48+611,93“ е процедуриран по реда на Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие, в резултат на което Министерство на околната среда и водите постановява Решение по ОВОС № 5-3/2013 г. Съгласно решението по ОВОС модернизацията на транспортната инфраструктура в района ще допринесе за подобряване на транспортно-комуникационните връзки и ще улесни придвижването на хора и стоки от Европа през България и достъпа им до международни пазари, като в същото време няма да бъдат предизвикани значителни негативни промени в екологичното отношение спрямо съществуващото положение.

Приложено, Ви представяме проектното решение по техническия проект за обект „Път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път (СОП)“ участък от км 32+447,20 до км 48+611,93“, представляващ обхвата на магистралата в участъка от км 32+447,20 до км 48+600,15 (*километраж по технически проект*). Настоящият проект е изготвен съобразно приетия идеен проект от ЕТИС на АПИ през 2012 г. одобрен с Решение по ОВОС № 5-3/2013г. което е влязло в законна сила.

Участъкът от км 32+447,20 до км 48+600.15 (*километраж по технически проект*) = км 48+270 (*километраж по заданието за идеен проект*) = км 48+ 329,77 (*километраж по приет идеен проект*) = км 48+611,93 (*километраж по проекта за Северна скоростна тангента*) на АМ „Калотина – СОП“ е част от идейния проект за модернизация на съществуващото трасе на път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път“ от км 1+000 до км 48+270.

2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други свързани с основния предмет спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив.

Основните технически параметри на идейното трасе в участъка от км 32+447,20 до км 48+329,77 (*километраж по приет идеен проект*) са определени за проектна скорост V пр = 110 км/ч, като за разглеждания участък е приет габарит с обща ширина 23.50м. С оглед

безопасността на движение и въз основа становище на Институт за пътища и мостове (ИПМ) за необходимост от осигуряване на ленти за принудително спиране в габарита на директното трасе, за директното трасе в участъка от гр. Сливница до Софийски околоръстен път е приет габарит 27,0 м.

Участъкът е с начало км 32+420 (малко след гр. Сливница) и край при км 48+600.15 (включване в пътен възел Северна скоростна тангента на Софийски околоръстен път). Общата дължина на директното трасе е 16180.15м.

От км 32+160 до км 32+447,20 се предвижда изграждане на етапна връзка за привързване към съществуващото платно на път I-8. Също така, в участъка от км 48+600.15 до достигането на директни връзки 3 и 4 на пътен възел Северна скоростна тангента, който е изграден по проекта за участък 2 от Западна дъга на СОП, е заложено преустройство на съществуващия габарит 23,50 м до достигане на габарит 27 м.

Ситуационно трасето следва одобрения на етап идеен проект вариант „червен пунктир“ при следните изменения:

- от км 32+550 до км 33+300 трасето е прецизирано с цел избягване на чупка в оста. Отклонението спрямо предварително одобрения вариант е 2,57 м;
- от км 44+900 до км 47+400 трасето е оптимизирано с цел избягване на корекцията на река Църна бара при км 45+690. Максималното отместване от първоначално одобреното трасе е 31,0м.

Разработени са четири пътни връзки и два пътни възела, както следва:

- Промяна на пътно платно на път I-8 на км 33+000 (п.в. Храбърско)

Пътната връзка София - Калотина представлява промяна на лявото платно на път I-8, като за целта същото се реконструира, при което габарита на връзката става 10,50 м, от които пътна настилка 7.50 м и два банкета по 1.50 м. Проектната скорост на връзката е 60км/ч. Връзката започва с отклонение от път I-8 и завършва в ускорителен шлюз с дължина 250 метра. Общата дължина на връзката е 869,68 м.

За пътна връзка Калотина – София е предвидено използване на съществуващото трасе на път I-8, като за целта същото се преустройва и става с ширина на пътната настилка 7.50 м и два банкета по 1.50 м. Останалата част от съществуващото платно на път I-8 се рекултивира. Общата дължина на връзката е 290,96 м.

Предвидена е допълнителна връзка за отливане от пътна връзка Калотина – София, имаща за цел безконфликтното достигане до път SFO2406 за с.Петърч и път SFO2021 за с.Храбърско.

Схемата на пътния възел при км 33+000 е променена спрямо първоначално одобрената схема от идейния проект, поради оптимизиране на проектното решение с цел редуциране на площите за отчуждаване, както и удовлетворяване на искане на Община Костинброд за осигуряване на безопасна алтернатива на досега съществуващия ляв завой от път I-8 за село Петърч.

- Пътни връзки „София - Костинброд“ и „Костинброд – Калотина“ при км 39+450

По искане на Община Костинброд са разработени пътни връзки за достъп между магистралата и трасето на път SFO1400 „Костинброд – Пролеша“. Разработката има за

цел да изведе тежкотоварното движение, генерирано основно от завода на „Кока-Кола ХБК България“ АД извън гр. Костинброд.

Пътните връзки осигуряват директна връзка между АМ „Калотина – СОП“ и път SFO 1400 „Костинброд – Пролеша“. Пресичането на директното трасе е с подлез, при което директното трасе минава над общинския път. Двете връзки са еднолентови с ширина на настилката 6.00 м и два банкета по 1.50.

Пътна връзка Костинброд– Калотина започва от Път SFO 1400 и завършва с ускорителен шлюз с дължина 250 м. Общата дължина на връзката е 404,83м.

Пътна връзка София - Костинброд започва със забавителен шлюз с дължина 160 метра и завършва при път SFO 1400. Общата дължина на връзката е 304,52м.

Двете връзки са разработени за проектна скорост 40км/ч.

➤ Пътен възел "Костинброд" при км 45+540 представлява свободно решение с две кръгови кръстовища по път II-81 „София – Костинброд“ и корекция на р.Църна бара.

Прието е следното техническо решение, при което автомагистрала „Калотина – СОП“ минава на второ ниво, а републикански път II-81 остава на ниво прилежащ терен. По направление на път II – 81 са проектирани две кръгови кръстовища - кръгово „Север“ и кръгово „Юг“, всяко с външен радиус на централния кръг 30м. Двете кръгови кръстовища са с ширина на настилката 10,0 м и банкети по 1,50 м.

Четирите връзки на пътния възел са еднолентови с ширина на настилката 6.00 м и два банкета по 1.50.

Пътна връзка Костинброд– Калотина започва от кръг „Север“ и завършва с ускорителен шлюз с дължина 250 м. Общата дължина на връзката е 351.97м.

Пътна връзка София - Костинброд е с проектна скорост 40км/ч. Връзката започва със забавителен шлюз с дължина 170 метра и завършва в кръг „Север“. Общата дължина на връзката е 340.58м.

Пътна връзка Костинброд – София започва от кръг Юг и завършва с ускорителен шлюз с дължина 250м. Общата дължина на връзката е 238.97м.

Пътна връзка Калотина – Костинброд започва от забавителен шлюз с дължина 220 метра и завършва в кръг Юг. Общата дължина на връзката е 192.12м.

Предвижда се корекция на р.Църна бара. Общата дължина на коригираното трасе на реката е 440 м.

В процеса на изработване на техническия проект за разглеждания участък от АМ „Калотина – СОП“ за пътен възел Костинброд е предложен варианта, с най-малка засегната строителна площ, сравнително къса реконструкция на път II-81 с дължина L=600м и пълно обслужване на засегнатия район.

➤ Пътен възел „Мрамор“ при км 48+460 – схема „Полудетелина“

Пътният възел е разработен във връзка с постъпило в АПИ искане от страна на район „Врбница“, Столична община, за осигуряване на връзка между пътя за село Мрамор и Софийски околоръстен път. Необходимостта от последното се налага поради завършилото строителство на участък 2 от Западна дъга на Софийски околоръстен път, с реализацията на който се прекъсва съществуващата пътна връзка между СОП и пътя за село Мрамор, без да е предложена алтернатива на същата.

Пътният възел осигурява движение по следните направления: „Мрамор – Калотина“, „Мрамор – София“ и „Мрамор – ССТ“.

Пресичането на директното трасе е с подлез при км 48+460.

По направлението на път II – 81 са проектирани две кръстовища.

Четирите връзки на пътния възел са еднолентови с ширина на настилката 6.00 м и два банкета по 1.50.

Пътна връзка София/Мрамор – Калотина започва от път SOF1030 посредством клин $L=35\text{м}$ и завършва с ускорителен шлюз с дължина 250 м. Общата дължина на връзката е 367.25м.

Пътна връзка София – Мрамор / София е с проектна скорост 40км/ч. Връзката започва от забавителен шлюз с дължина 270 метра и завършва при път SOF1030. Общата дължина на връзката е 291.41м.

Пътна връзка Мрамор / София – София е с проектна скорост 40км/ч. Връзката започва от път SOF1030 посредством клин $L=35\text{м}$ и завършва с ускорителен шлюз с дължина 150м. Общата дължина на връзката е 233.90м.

Пътна връзка Калотина – София/Мрамор започва от забавителен шлюз с дължина 200 метра и завършва в път SOF1030. Общата дължина на връзката е 336.24м.

За пътните възли и връзки са ползвани следните габарити:

➤ Пътни връзки на пътни възли:

- Ленти за движение – 1 x 5,50 м
- водещи ивици – 2 x 0,25 м
- Банкет – 2 x 1,50 м

➤ За пътни възли-кръг:

- ленти за движение – 2 x 4,75 м
- водещи ивици – 2 x 0,25 м
- банкети – 1 x 1,50

Отводняването на пътното платно е комбинирано: повърхностно с облицовани окопи в правите участъци с и без дренажи в петите на насипа и с колектор, дъждоприемни шахти и напречни отводнители за отвеждането на колекторната система в кривите. При насипи над 3м са предвидени италиански улеи.

За напречното отвеждане на водите са предвидени водостоци, видът и местоположението на които се вижда на приложените към настоящото писмо графични материали.

Общо за участъка са разработени 10 броя големи съоръжения, които са както следва:

- подлез на пътна връзка „София – Калотина“ при км 33+220 с $L=16\text{м}$;
- подлез на път SFO2406 /I-8, Божурище - Сливница - Петърч - SFO1401/ при км 33+610 с $L=16\text{м}$;
- мост над р.Белишка при км 38+310 с $L=18+22+18=58\text{м}$;
- подлез на път SFO1400 /II-81 - Костинброд - Граница общ.(Костинброд - Божурище) –Пролеша – Хераково - SFO3024/ при км 39+450 с $L=16\text{м}$;
- подлез на ж.п. линия София – Драгоман при км 43+410 с $L=18+22+18=58\text{м}$;
- мост над р. Върбов дол при км 44+340 с $L=18+22+22+18=80\text{м}$;

- подлез на път II-81 „София – Монтана“ при км 45+540 с $L=17+20+20+17=74\text{м}$;
- Виадукт при км 46+500 с $L=2 \times (23+4 \times 28,40 \times 23,55)=320,30\text{м}$. В двата крайни отвора на виадукта преминават два пътя, единият от които е към ЛПСОВ, намираща се в район Връбница, съгласно решение по ОВОС № 5-3/2013 г.;
- Селскостопански подлез при км 47+380 с $L=8\text{м}$;
- Подлез на път SOF1030 /II-18 - ок.п.София – Мрамор – Доброславци/ при км 48+460 с $L=23+28,40+28,40+23=100\text{м}$.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Път I-8 в участъка от ГКПП Калотина до гр. София е част от основната трансевропейска транспортна мрежа на територията на Република България, която свързва ГКПП Калотина на сръбската граница и ГКПП Капитан Андреево на турската граница. С реализацията на инвестиционното намерение ще се осигури транспортна връзка с магистрален габарит по направление „Лондон – Будапеща - Белград - Ниш - София - Пловдив - Истанбул – Калкута“ от трансевропейската транспортна мрежа в границите на страната. Модернизацията на път I-8 от ГКПП Калотина до София ще подобри пропускателната способност и безопасността на движение в участъка. С модернизацията на разглеждания участък, който е част от проект „Модернизация на път I-8 „Калотина – СОП“ от км 1+000 до км 48+270“ ще се привлече движение, с което неминуемо ще настъпи преразпределение на транспортните потоци и облекчение на високата интензивност на транзитното движение от и за централната част на Европа по транспортен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“.

За участъка на обекта от км 1+000 до км 32+447,20 има изработен ПУП-ПП, който е одобрен със Заповед на № РД-02-15-122/20.08.2014г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, която е обнародвана в бр. 74/05.09.2014г. в Държавен вестник и влязла в законна сила.

Проектите за реконструкция на инженерните мрежи, които ще бъдат засегнати с реализацията на автомагистралата, ще бъдат предоставени допълнително, след като бъде приет втори междинен етап от техническия проект за обект „Път I – 8 „Калотина – Софийски околоръстен път“ участък от км 32+447,20 до км 48+611,93.

За участъка предмет на настоящото уведомление от км 32+447,20 до км 48+611,93 след провеждане на необходимите процедури съгласно екологичното законодателство, ще се съгласува задание и изработи ПУП – ПП. Компетентен орган за одобряването е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни УТМ координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на

елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/:

За участъка предмет на настоящото уведомление от км 32+447,20 до км 48+611,93 преминава през землищата на община Костинброд - гр. Костинброд ЕКАТТЕ 38978, с. Петърч ЕКАТТЕ 56215, община Божурище - с. Пролеша ЕКАТТЕ 58606, с. Хераково ЕКАТТЕ 77246, с. Храбърско ЕКАТТЕ 77400, община Връбница - с. Волюяк ЕКАТТЕ 12084 и с. Мрамор ЕКАТТЕ 49206.

Прилагаме ситуация на разглеждания участък върху картна основа, а в приложения електронен носител са дадени цифровите граници на пътния участък (формат „dwg“) в координатна система от 1970 г.

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие, в близост до разглеждания пътен участък се намират две защитени зони - **BG 000322 „Драгоман“ и BG 0002001 Раяновци“**, но същите не се засягат от проектното трасе на идейния и настоящия технически проект.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водоземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване, В и К или друга мрежа и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/.

По време на строителството на пътния участък ще бъдат използвани строителни материали типични за пътното строителство – асфалтобетон, конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителните работи, включват добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси. Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от фирмата-изпълнител на обекта въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали и доставчици на вода за технологични нужди.

Водни количества ще бъдат необходими, както по време на строителството, така и за поддържане чистотата на пътния участък при неговата експлоатация. Тези количества ще бъдат осигурявани от пътно поддържащите фирми съгласно сключени договори с лицензирани доставчици на вода за технологични нужди.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

7.1. Емисии в периода на строителните работи:

В процеса на работа на пътно строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на такива машини ще бъде свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH_4 – метан; CO – въглероден оксид; CO_2 – въглероден диоксид; SO_2 – серен диоксид; PM – прахови частици.

Праховите частици с размери над 10 µm в зависимост от метеорологичните условия ще се утаяват на около 20 – 50 м от трасето на пътните участъци, а по-малките ще се разсейват в околната среда. При полагане на новата асфалтовата смес върху пътното платно ще се отделят емисии на летливи органични съединения и полициклични ароматни въглеводороди. Емитирането вследствие асфалтирането ще бъде локално и краткотрайно.

7.2. Емисии в периода на експлоатацията:

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите и в шумово и вибрационно натоварване.

По-оптималния режим на работа на двигателите на моторните превозни средства вследствие подобреното състояние на пътния участък, ще доведе до намаляване на концентрациите на замърсяващите вещества спрямо съществуващите към момента, както и намаляване на шумовото и вибрационно натоварване.

8. Отпадъци, които се очаква да генерират и предвиждания за тяхното третиране:

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строителните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, вследствие строителните дейности и експлоатацията на обекта ще се образуват следните основни групи отпадъци:

При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

В процеса на работа на пътно-строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътното съоръжение, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от фирмата-изпълнител на обекта (по време на строителството) или от пътно поддържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от общините, през които преминава трасето на пътния участък.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/ водопълтна изгребна яма и др.):

Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством подобрената отводнителната система на пътния участък. Една част от водите ще се събира във

възстановените окопи, откъдето ще си изпарява в атмосферата, а друга ще се оттича посредством колекторните системи в приемни водни тела.

Съгласно чл. 3, т. 3 от Наредба № 2 от 08.06.2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване, „не се счита за заустване на отпадъчни води изтичането на води от напоителни и отводнителни системи, провеждащи единствено повърхностни и/или подземни води“. Предвид на това, инвестиционното предложение не следва да подлежи на разрешителен режим по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува единствено при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството. По време на ремонта на пътния участък не се предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на експлоатацията на пътното трасе ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. Вероятността от възникване на такива произшествия ще бъде минимална, предвид подобрените характеристики на пътния участък след ремонта.

Разглежданият пътен участък не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99 б от Закона за опазване на околната среда.

Моля за Вашето становище за реализацията на инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“, както и да уведомите по подходящ за Вас начин, Вашата община/кметство чрез приложените обяви или чрез местното радио и кабелни оператори.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Ситуация на хартиен носител – 7 бр ;
2. Обява за инвестиционното предложение – 3 бр.;

С уважение,



ИНЖ. ИЛИАНА ЗАХАРИЕВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“